

Het goede spoor

Auteur(s):

Raa, M.H. ten
Universitair hoofddocent aan de Katholieke Universiteit Brabant.

Verschenen in:

ESB, 81e jaargang, nr. 4076, pagina 827, 9 oktober 1996

Rubriek:

Column

Trefwoord(en):

verkeer, vervoer, infrastructuur

Onze tweede nationale spoorwegmaatschappij heeft een vergunning aangevraagd om, naast de Kennemerstrand Express, ook een Randstad Expres te mogen exploiteren. Daarmee heeft Rederij Lovers het ministerie van Verkeer en Waterstaat in verlegenheid gebracht. Een concurrerende markt zorgt voor doelmatigheid, dus op het eerste gezicht lijkt Lovers de consument van het spoor een goede dienst te bewijzen. Van diverse kanten wordt echter gesuggereerd dat Lovers de vergunning beter niet kan krijgen.

Strikt genomen geldt alleen voor bedrijfstakken met constante of afnemende schaalopbrengsten dat er een zuiver verband bestaat tussen volkomen concurrentie en doelmatigheid. Immers, de eerste orde-voorwaarde voor doelmatigheid is de gelijkheid tussen prijs en marginale kosten. Deze regel is ontoereikend als er vaste kosten zijn. Als bijvoorbeeld de totale kosten gelijk zijn aan de som van vaste kosten en constante variabele kosten, dan dekt de regel slechts de variabele kosten. Pareto-efficiëntie impliceert dan negatieve winst. Politici zien hierin aanleiding om concurrentie te weren van bedrijfstakken met toenemende schaalopbrengsten, zoals het spoorvervoer.

Minder bekend is dat er ook voor natuurlijke monopolies een relatie tussen concurrentie en doelmatigheid bestaat. Een monopolist die zich indekt tegen toetreding, niet door politici voor zijn kar te spannen, maar door een scherp prijsbeleid, brengt een allocatie teweeg die 'second best' is, ofwel Pareto-efficiënt onder de randvoorwaarde dat de winst niet negatief is. Hierbij houdt een scherp prijsbeleid in dat consumenten van deelmarkten niet meer in rekening gebracht wordt dan hun 'eigenstandige' kosten. Eigenstandige kosten zijn een fictief begrip: de kosten van het leveren van de diensten aan de deelmarkt in isolatie, dus zonder de rest van de markt te bedienen. Het niet meer in rekening brengen van eigenstandige kosten sluit kruissubsidies uit. Zulke kruissubsidies zijn een doelwit van toetreders. Het eigenbelang van de monopolist om toetreders geen ruimte te laten op een deelmarkt, leidt aldus tot een maatschappelijk gewenste allocatie.

De NS rekent op sommige deelmarkten, zoals intercity's in de Randstad, evenwel meer dan de eigenstandige kosten. Dit is inefficiënt. Het treingebruik op die deelmarkten is te laag. Het treingebruik op boemellijnen die de grote subsidies ontvangen is te hoog. De maatschappelijke besparingen die daar te behalen zijn, zijn groter dan het individuele ongerief gemoeid met een mindere dienstverlening aldaar. Het argument dat de externe effecten van autogebruik hiermee bestreden worden is gammel. Zulks doet men beter door autogebruik duur te maken, niet door treingebruik goedkoop te houden, wat immers leidt tot te veel vervoer in zijn totaliteit. De vraag is hoe je de in de tarievenstructuur van de NS besloten ondoelmatigheid oplost. Het antwoord luidt: bevorder de dreiging van toetreding. Geef Lovers een vergunning. Maar minister Jorritsma aarzelt. Haar aarzeling is gelaagd.

De eerste laag is de zorg om de financiën van NS. Lovers mag niet de krenten uit de pap pikken en NS met de gebakken peren laten zitten. Deze overweging is vreemd: de prikkel van een natuurlijke monopolist, het voorkomen van toetreding, leidt namelijk alleen tot een efficiënte prijzenstructuur, als de dreiging serieus is. Dus als de potentiële toetreders vrij is om de krenten uit de pap te pikken. Beperkt men de dreiging van toetreding tot de mix van de bestaande monopolist, dan loopt men het gevaar bestaande ondoelmatigheid te dupliceren.

De tweede laag is de zorg om de onrendabele lijnen waar de NS mee blijft zitten. Lovers zou een aanvraag moeten indienen die uitstrekt tot deze onrendabele lijnen. Dit is vreemd. Ik betwist niet het vermogen van overheidsdienaren als Jorritsma om onrendabele activiteiten in stand te houden. Maar daarmee zijn die activiteiten nog niet maatschappelijk gewenst. En zelfs als men gelooft dat onrendabele lijnen beschermd moeten worden, is het vreemd om ze te beheppen met een duur duopolie. Jorritsma dirigeert potentiële toetreders in een richting waar ze ongewenst zijn. De onrendabele lijnen zouden zo alleen nog maar onrendabeler worden, en dat is toch niet wat ze beoogt?

De derde laag is de zorg om de financiën van de overheid, de aandeelhouder van NS. Dit is het enige argument dat hout snijdt. Mevrouw Jorritsma gebruikt haar maatschappelijke positie om een belang te behartigen. Niet het belang van de belastingbetaler, die het treinverkeer blijft subsidiëren in plaats van profiteert van het afkomen van winsten. Niet het belang van de vervoersector, waar de mix tussen weg- en spoorverkeer suboptimaal is. Ook niet het belang van de treinreizigers, die gespeend blijven van een scherp prijsbeleid. Nee, mevrouw Jorritsma gebruikt haar positie om het belang te behartigen van het bedrijf waar ze aandeelhoudster van is. Ondernemen is kennelijk een gunst die je verleend wordt door de overheid. Of niet.

Zie ook:

- » F.T. Schut, [Bestaan er onrendabele spoorlijnen?](#); *ESB*, 13 november 1996, blz. 935;
 - » M. Visser, [De natuur van het spoorwegmonopolie](#), *ESB*, 13 november 1996, blz. 936 en
 - » M.H. ten Raa, [Naschrift in discussie spoorwegmonopolie](#), *ESB*, 13 november 1996, blz. 937.
-